

**REFORMA DEL CRUCE DE INFRAESTRUCTURAS DEL CORREDOR MEDITERRÁNEO Y EL EJE  
PIRENAICO EN UN NUDO INTERMODAL EN FIGUERAS (FRONTERA FRANCESA).  
UNA PROPUESTA DE LA CIUDAD ANTE LA LLEGADA DEL AVE.**

Pere Espelt Lleonart, ingeniero de caminos – urbanista DIUP, profesor de urbanismo  
Miguel Mayorga Cárdenas, arquitecto urbanista, profesor de urbanismo  
Departamento de Infraestructuras del Transporte y Territorio  
Universidad Politécnica de Cataluña (UPC)

**RESUMEN**

La decisión de convertir Figueras (41.000 hab.) en la primera estación de alta velocidad a la entrada del Estado ha motivado una serie de propuestas de reorganización de las infraestructuras del corredor mediterráneo y del corredor pirenaico en su cruce en la ciudad. Se plantea el desplazamiento de la autopista AP-7 y la carretera N-II un poco más al oeste, a lo cual la ciudad objeta que hará perder la oportunidad de un posible nudo intermodal sobre la estación del AVE, con ventajas claras para la interconexión de las vías y la intermodalidad, así como enormes oportunidades para la creación de un potente nodo territorial en una aglomeración incipiente. La ciudad quiso responder a esta oportunidad con una propuesta propia que fue elaborada por la Sección de Urbanismo de la Escuela de Ingenieros de Caminos de Barcelona, con apoyo en otros trabajos anteriores. Lamentablemente la decisión final del Ministerio de Fomento conduce a una dispersión de trazados y de interconexiones que bien parece ser peor que cualquiera de los escenarios anteriormente planteados, mostrando la debilidad de los agentes del territorio ante la relación contingente con el planeamiento sectorial del Estado.

**Introducción**

Las grandes infraestructuras del transporte continúan generando enormes expectativas en los territorios por los que pasan, a pesar de saberse que los efectos sobre el desarrollo no tienen una consecución directa o necesaria. Las experiencias publicadas, estudios de caso ex-post en su mayoría, insisten en la conveniencia de integrar la infraestructura en el modelo territorial del lugar. Sin embargo, en el caso de ciudades pequeñas, un nuevo enlace de autopista o una estación del ferrocarril de

alta velocidad constituyen un evento extraordinario que supera largamente el orden preexistente y el abasto de cualquier plan. ¿Qué articulación debe plantearse, entonces, entre la lógica irreductible de unas infraestructuras de gran escala y las demandas a la vez de conexión y de protección del territorio?

Figueras cuenta ser pronto una de las ciudades más pequeñas de Europa conectada a la alta velocidad ferroviaria. Dispondrá de una estación intermodal que enlazará con un nuevo trazado de la línea convencional y con un ramal previsto del llamado tren transversal de Cataluña, que conectará la ciudad por el último tramo del corredor pirenaico. Además, se plantea la reforma y la unificación en un mismo corredor de las grandes infraestructuras viarias de paso –ampliación de la autopista AP-7, desdoblamiento de la carretera N-II y variante del eje pirenaico N-260.

La operación plantea enormes expectativas para el territorio, pero también grandes recelos, pues este escenario podría no tener efecto para éste, o incluso podría llegar a ser negativo, si la ciudad no sabe convertir positivamente su potencial transformador.



Fig. 1: Situación regional de Figueras. Fuente: elaboración propia a partir de cartografía de Google Maps.

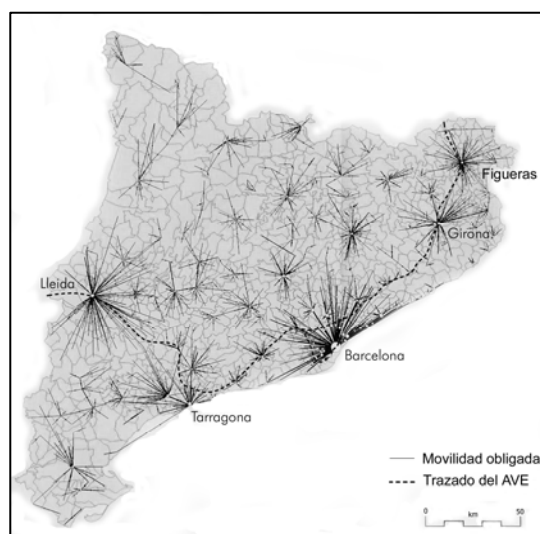


Fig. 2: Primeros flujos de la movilidad obligada y trazado del AVE. Elaboración propia a partir de una ilustración del Plan Territorial General de Cataluña.

El aumento de accesibilidad que proporcionará la alta velocidad a nodos superiores como Gerona, puede empobrecer su economía basada en los servicios, cuando no echar a perder su sistema urbano al ser engullido dentro del mercado de trabajo de Barcelona.

Por otro lado, la reforma de los dos corredores viarios en su cruce en la ciudad plantea un refuerzo de la centralidad de Figueras como nodo territorial. Ello sugiere escoger uno de ellos, aquel que mejor potencie esa centralidad, el eje este-oeste, y hacerlo motor de su desarrollo tal y como propone un estudio dirigido por el catedrático de urbanística A. Font (Castañer y Vicente, 1995). Para ello es crucial el grado de interconexión que se logre en esa unión de corredores, así como la intermodalidad que permita. Concorre a ese cometido la importancia que se manifiesta desde los años noventa en las estaciones de la alta velocidad como lugar de intercambio entre diversos modos de transporte.

A pesar de casi diez años de investigación sobre la alta velocidad en España y los trabajos de la Universidad de Castilla-La Mancha respecto de ciudades pequeñas (e.g. Ureña, 2005), parece que Figueras, por la concurrencia de múltiples factores, escapa a cualquier analogía con un caso anterior y deviene difícil prever con certitud su porvenir. El escenario de Figueras cuenta con cierta latitud cuya concreción está en parte en manos de la propia ciudad.

Las nuevas infraestructuras plantean, pues, un reto considerable que Figueras debe afrontar con una estrategia de elaboración propia que tome como marco de referencia la ciudad y su área de influencia. Será decisiva en este sentido la iniciativa que la ciudad consiga hacer valer en el planeamiento de esas infraestructuras ante sus

titulares. La formalización de su interconexión como nodo infraestructural debe interesar a Figueras tanto como la propia accesibilidad que le permita, porque ello determinará la estructuración del territorio y su peso específico en Cataluña.

Después de una exposición que revela la imbricación existente entre, por un lado el territorio y sus problemas, y, por otro, esas infraestructuras de paso, este artículo explica una propuesta que fue adoptada por la ciudad y desarrollada en torno a su plan de movilidad urbana. Finalmente, se contrapone la solución adoptada por el Ministerio de Fomento.

Este artículo se apoya en los trabajos del Plan de Movilidad Urbana de Figueras elaborado por la Sección de Urbanismo del Departamento de Infraestructuras del Transporte y Territorio de la Universidad Politécnica de Cataluña, por un equipo formado por M. Herce, P. Espelt y M. Mayorga (Espelt y Herce, 2007).



Fig. 3: Ortofotografía aérea del término municipal de Figueras. Fuente: Instituto Cartográfico de Cataluña.

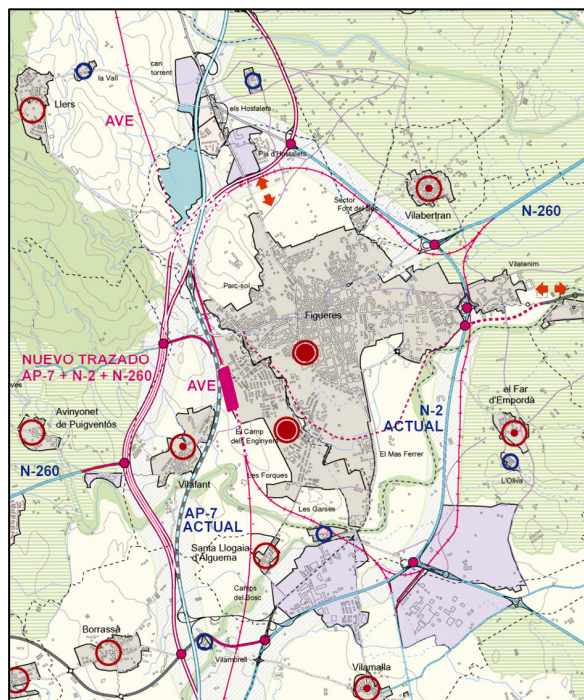


Fig. 4: Plan Territorial del Ampurdán de 2006. Fuente: Elaboración propia a partir de cartografía del Plan.

## **El territorio de Figueras y sus problemas asociados a la infraestructura de paso**

Figueras es la capital de la comarca del Alto Ampurdán (41.115 i 129.158 hab. respectivamente en 2007), que comprende también Rosas, la Escala y Castellón de Ampurias como ciudades de segundo rango básicamente volcadas al turismo. La comarca está situada en el extremo noreste de Cataluña, limitando al norte con Francia y al este con el mar Mediterráneo. Favorecido por el *boom turístico* de los años setenta, el Alto Ampurdán cuenta hoy con una economía próspera centrada en los servicios y el turismo. A partir de la segunda mitad de los años noventa, ha experimentado un crecimiento económico intenso durante el cual Figueras se ha consolidado como centro de servicios comarcal con un alto grado de especialización, lo cual ha marcado fuertemente la expresión actual de la movilidad.

Precisamente la movilidad actual debe interesarnos para la lectura del territorio de hoy, pero también en ella se fundamenta lo que el territorio pueda devenir mañana por efecto de las grandes infraestructuras (Berin, 1998). Figueras es en este sentido el centro de un importante sistema urbano articulado en dos ejes comarcales –el eje de los pueblos de la costa y la directriz de la C-260 de Figueras a Rosas. Como capital de servicios de un conjunto comarcal, la distribución territorial de los asentamientos de ésta tiene una incidencia directa sobre las características de expresión de la movilidad del conjunto.

Al mismo tiempo, la ciudad organiza un área de influencia directa con relaciones laborales intensas que sucesivos estudios y planes se han propuesto delimitar. El más reciente de éstos, el estudio *Figueras siglo XXI, Estrategia Urbana y Territorial* (Pié

y Vilanova, 2003), realizado por el Ayuntamiento con la colaboración de tres universidades catalanas, muestra el dinamismo creciente de este área de influencia, que ha pasado de 32 municipios en 1986, a 43 en 1991, a 47 en 1996, y que se ha extendido a día de hoy a toda la comarca, consolidando la ciudad como centro de un sistema urbano superior.

Motivado por la elevada movilidad intermunicipal, el mismo estudio propone delimitar una área menor de relaciones más intensas (área urbana extensa, formada por 35 municipios) y un perímetro de crecimientos urbanos en continuo (área urbana intensa, formada por 17 municipios). La evolución de los datos de movilidad en el área urbana intensa apunta a la integración progresiva de una unidad socioeconómica con funcionamiento propio, que acoge la mitad de la población comarcal y mantiene un buen equilibrio entre la población residente y los puestos de trabajo. De hecho, el reciente Plan Territorial del Ampurdán muestra que el grado de autocontención del sistema Figueras - Vilafant - Sta. Llogaia es del 74 % con respecto a esta relación.

La propia dinámica urbanizadora, también, señala una relación complementaria entre Figueras y sus municipios vecinos. El análisis de los crecimientos dentro de este perímetro pone en evidencia que la mayoría de ellos son extensiones de la mancha urbana de Figueras dentro de otros municipios, y no la extensión de sus núcleos.

En el interior de esta área urbana intensa, se observan dos grandes orientaciones de la movilidad residencia-trabajo. Por un lado, Figueras, como cabeza administrativa y centro económico, es el primer destino laboral de la comarca, atrayendo un importante flujo diario de trabajadores al cual el área urbana aporta el 41%. Por otro

lado, como núcleo más poblado, Figueras genera una movilidad intermunicipal del mismo orden, que se queda a razón de un 31% en la mencionada área. La ciudad central tiene, pues, un peso decisivo en las pautas de la movilidad del conjunto.

La movilidad intermunicipal que tiene por origen o destino el municipio es muy cuantiosa en términos relativos al territorio, y está constituida por los habitantes de Figueras que van hacia fuera (38.200-43.000 viajes/día) y los habitantes de los municipios del entorno que viajan a Figueras (73.800 a 91.000 viajes/día). El predominio del vehículo particular es enorme, mientras que el transporte colectivo (servicios de bus comarcales y ferrocarril) mueve un volumen de 5.800 viajes/día, pequeño si se tiene cuenta la existencia del ferrocarril (menos de 3.500 viajes/día), hecho que revela las carencias de unos trenes pensados más como pasantes que desde el punto de vista de las cercanías de una ciudad que ejerce largamente el papel de capital comarcal.

Esta situación provoca problemas de capacidad en las principales vías de acceso a la ciudad, con intensidades entre los 15.000 vehículos/día (carretera N-260 hacia Olot, y algo más en las carreteras de Llansá y en la N-II hacia Francia), y 30.000 vehículos/día (carretera N-II hacia Gerona y un poco más en la carretera de Rosas), así como congestión en los enlaces de éstas con la variante de la carretera N-II, especialmente la carretera de Rosas (Fundació RACC, 2001). Si añadimos que la misma variante necesita ser desdoblada para soportar el creciente tráfico de camiones hacia Europa, no tiene que extrañar que se hable en términos de agotamiento del sistema viario, especialmente en la temporada de verano. En cuanto al interior de la ciudad, la presión del vehículo particular se hace sentir con particular



gravedad, en una red viaria con muchos problemas de dimensiones y continuidad, agravados al sur y al este por la barrera del ferrocarril.

Podemos resumir los problemas de Figueras vinculados a la infraestructura de paso como la falta de una cierta infraestructura de aglomeración. Las distorsiones que introduce el peaje de la autopista hacen que actualmente el 70% del tráfico de la variante de la carretera N-II sea de paso, llegando a su capacidad y dificultando las funciones de distribución urbana a falta de otra infraestructura adecuada. Además, concentra el acceso a la mayor parte de la ciudad en el nudo con la Avenida Villalonga (directriz de Rosas), lo cual mantiene colapsada esta vía buena parte del día entre Figueras y Vilatenim.

Asimismo, debido al reparto de competencias administrativas, el Gobierno Central es el responsable de la carretera N-260 –Eje Pirenaico–, que todavía pasa por el centro de la ciudad y contribuye a empeorar la situación anterior. El análisis revela que gran parte del tráfico por el centro es de paso; de hecho, de los 109.600 vehículos/día que acceden o salen de la ciudad, 57.300 (más de la mitad) son vehículos de paso.

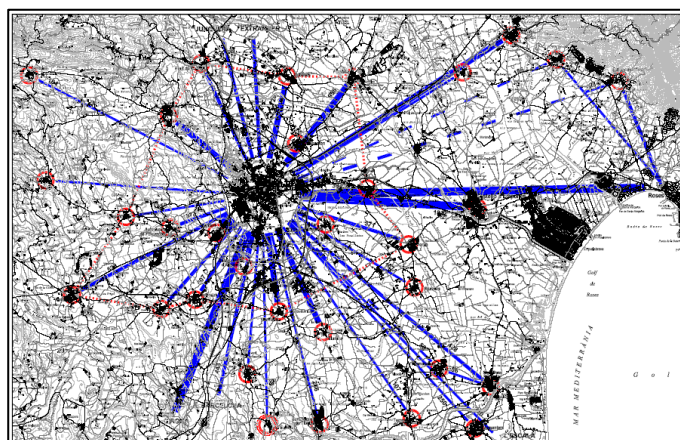


Fig. 5: Principales destinos de la movilidad obligada de los municipios vecinos. Fuente: elaboración propia a partir de datos de 2001 del Instituto de Estadística de Cataluña.

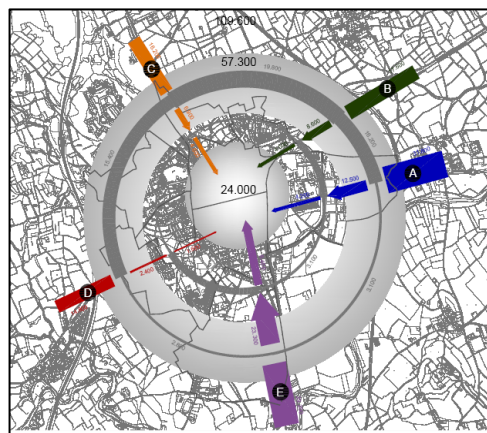


Fig. 6: Movilidad de acceso vs. movilidad de paso en Figueras. Fuente: elaboración propia a partir de datos de 2001 del Instituto de Estadística de Cataluña.



## **Un escenario prometedor**

Las expectativas que pretenden Figueras como cruce territorial del arco mediterráneo parten del planteamiento que hizo en 1996 el Plan Territorial General de Cataluña en el escenario del año 2026, según las eventuales hipótesis de desarrollo a nivel de los nodos urbanos a los cuales se atribuye una función vertebradora. Si tiempo ha, Figueras con su castillo desempeñó el papel de “vigilante del vestíbulo”, hoy tiene la posibilidad de estructurar, junto con Gerona, la gran plataforma mediterránea de entrada a la Península (Plan Director Territorial del Ampurdán, 2006).

La autopista del Mediterráneo ya hace tiempo, el tren de alta velocidad próximamente, y el ferrocarril transversal de Cataluña, ahora en estudio, concurren a la consecución de esta imagen, mientras el corredor prelitoral es cada vez más transitado y ve permanentemente incrementada su significación histórica a escala europea. Por otro lado, los túneles de Collabós y el túnel de Bracons han abierto sobre el corredor pirenaico otro corredor de mayor alcance a Manresa y Lérida, que reforzará el papel de Figueras como cruce de comunicaciones. Finalmente, las renovaciones de esta vía, la carretera N-260, y la carretera N-II completan el repertorio de un escenario de máximos con cita a la altura de Figueras.

El acontecimiento más significativo es, sin ninguna duda, la llegada del AVE, que acercará la ciudad a tan sólo 41 minutos de Barcelona con 18 circulaciones diarias. Inicialmente se trataba de una instalación técnica, pero la propuesta catalana de utilizar la infraestructura del AVE para un tren regional expreso ha dado fuerza a la idea de colocar Figueras como cabecera del servicio. Este hecho sitúa Figueras a la altura de las capitales de provincia catalanas y configura la ciudad como puerta de

entrada a la península. No obstante, sin una estrategia clara de capitalización de esta ventaja, los efectos esperados sobre la dinamización de la economía local y regional pueden no llegar a darse, como bien muestra la experiencia de la primera línea del AVE en algunas ciudades pequeñas.

En todo caso, el intenso debate de los últimos diez años sobre el trazado y la localización de la estación muestran la preocupación del territorio por estos aspectos, reflejada en un par de libros y una treintena de artículos de la prensa de Cataluña. El paso de la línea de altas prestaciones ha llegado a plantearse según tres escenarios diferentes: por levante, adosada por fuera a la actual variante de la N-II con una estación a la altura de Figueras; por el centro de la ciudad, soterrada debajo de la actual línea convencional; y a poniente, paralela a la autopista con una estación a la altura del barrio de Culubret. La decisión final del Ministerio de Fomento ha tomado el último trazado, dentro un razonamiento global que toma en cuenta la reestructuración de las infraestructuras viarias.

En cuanto al servicio ferroviario convencional, se ha planteado, para garantizar la intermodalidad con el AVE, una variante de la línea existente que después de enlazar con la nueva estación, rodee la ciudad por el norte hasta encontrar el trazado hacia Vilajuïga. Esta opción permitiría la eliminación del paso actual del ferrocarril por el centro de la ciudad, liberando unos terrenos muy apropiados para reestructurar el centro y los crecimientos desordenados de levante. Por otro lado, el Plan de Infraestructuras del Transporte de Catalunya (PITC) plantea en relación al Eje Transversal Ferroviario, que ha de unir Gerona a Lérida por la Cataluña central, la construcción de un ramal que desde Vic conecte directamente a Figueras vía Olot.

El Plan Director Territorial del Ampurdán (figura 7) propone la concentración de los ejes viarios al oeste de la ciudad mediante un corredor único (autopista AP-7 y carreteras N-II y N-260), desplazado respecto de la traza de la autopista actual con el fin de reducir la fragmentación entre Figueras y Vilafant (5.115 hab.). Pero esto suscita la cuestión sobre la articulación entre el mencionado corredor y la estación intermodal, colindante a la ciudad, porque ese desplazamiento significará el alejamiento de un nuevo posible nudo viario respecto de la estación y de la ciudad, lo cual penalizará el intercambio modal en un punto de abasto regional. La accesibilidad a la estación intermodal es una cuestión clave que todavía no ha encontrado respuesta.

También propone, el Plan Director, el reforzamiento de la carretera C-260 que da acceso desde la actual N-II a Rosas y Castelló de Ampurias. La demanda de movilidad actual, muy elevada con tráficos estivales de 39.144 vehículos/día, requiere el desdoblamiento continuo del eje y el plan propone una nueva conexión directa entre la C-260 y la N-II (variante de Vilatenim), al sur del actual nudo. Esta actuación permitiría reestructurar y mejorar el funcionamiento del nudo existente, pero la expectativa de desplazamiento de la N-II a poniente quita sentido a la propuesta puesto que es previsible una reforma de integración de esta vía ahora segregada.

### **Las expectativas del territorio**

El desarrollo del territorio de Figueras ha sido impulsado por tres momentos clave de la historia de España que han otorgado a la ciudad un valor de posición siempre vinculado a nuevas vías de comunicación (Pié y Vilanova, 2003). A raíz del Tratado de los Pirineos primero, Figueras deviene la puerta de entrada al nuevo Estado

Español y lugar de paso obligado de las comunicaciones. En la segunda mitad del siglo XIX, la llegada del ferrocarril refuerza su centralidad, la cual ejerce con las nuevas carreteras de Olot y de Roses. Ya en la segunda mitad del siglo XX, la autopista del Mediterráneo da inicio al turismo ampurdanés, del cual Figueras actúa como puerta de entrada y centro de servicios, consolidado un extenso territorio funcional con centro en la ciudad.

Figueras se ha visto beneficiada en el pasado, pues, a la vez por esas dos categorías clásicas de la geografía de la ciudad: como ciudad-límite por un lado, en este caso respecto de la frontera, y como ciudad-intersección por otro, de las importantes vías del corredor mediterráneo y del corredor subpirenaico que se reúnen en la ciudad. Pero la desaparición reciente de las barreras internacionales y el cambio de escala de las relaciones territoriales han ido en favor de ciudades mayores como Gerona y Perpiñán. Aun siendo el centro urbano de una de las comarcas más ricas de Cataluña, con una economía próspera basada en el comercio, los servicios y el turismo, Figueras se encuentra en una situación crítica en el sentido de momento de cambio (Teixidor, 1995), en el cual hay en juego su rol dentro del sistema de ciudades catalán.

Y eso es así porque el cambio de siglo ha ofrecido a la ciudad una nueva oportunidad histórica basada nuevamente en su valor geoestratégico: la reforma de grandes infraestructuras viarias y ferroviarias de ámbito nacional plantea un nuevo escenario territorial que posibilita un cambio de escala como ciudad histórica. Es indispensable, por tanto, una estrategia de elaboración propia que tome como marco de referencia la ciudad y su área urbana, no como constatación de una nueva realidad territorial de Figueras, sino como reconocimiento de la vigencia de un territorio integrado que, ya en el siglo XVIII, valió la construcción del castillo de Sant Ferran, uno de los mayores

de Europa en ese momento. El Plan de Movilidad Urbana de Figueras ha participado en esta reflexión avanzando una respuesta a algunas cuestiones mayores, como son:

- ¿Qué condiciones tienen que cumplir estas operaciones de infraestructura para contribuir a una nueva organización urbana?
- ¿Qué políticas de movilidad ha de aplicar el Ayuntamiento de Figueras para extraer la máxima utilidad de estos acontecimientos?

### **La propuesta de la ciudad**

La oportunidad para Figueras que se deriva de la actual construcción simultánea de grandes infraestructuras ha requerido que el plan de movilidad urbana preste especial atención a la articulación de la red local con el viario de paso. Por ello, el plan parte de la definición de una propuesta sobre las grandes operaciones de infraestructuras regionales que colabore a la mejor organización urbana de la ciudad y de su entorno.

Sobre la reforma viaria de ámbito regional, si bien se considera apropiada la propuesta del Plan Director Territorial de concentrar las infraestructuras en un único corredor al oeste de Figueras, se tiene que aprovechar imperativamente la oportunidad para generar una potente estación intermodal articulada sobre un nudo viario con acceso a todos los grandes ejes regionales (figura 7). Este nudo puede favorecer la construcción de un ensanche hacia la ciudad que, a su vez, facilite el acceso a pie y la llegada del bus urbano a la estación. Es más, la operación puede servir claramente para revitalizar los barrios de poniente y crear una nueva área de centralidad de gran potencial económico.

Se propone, pues, la unificación de las infraestructuras viarias y ferroviarias en un corredor coincidente con el trazado actual de la autopista y su articulación en un enlace intermodal a la altura de Figueras, contiguo al barrio de Culubret, tal y como se muestra en la figura 8. La carretera N-II y el eje pirenaico N-260 se incorporaran al sur de Vilafant como calzadas laterales al tronco de la autopista, con el cual conectarán en el enlace propuesto. Para reducir la fragmentación existente entre Figueras y Vilafant, el corredor viario, o cuando menos el tronco de la autopista AP-7, debería deprimirse en relación a la rasante de la ciudad.

Al norte de la ciudad, se propone para estas vías la misma solución del Plan Territorial, con una mejora de los enlaces del eje pirenaico entre la futura N-II y la carretera de Llansá. En cuanto a la línea convencional de ferrocarril, es necesario una variante que pase por la mencionada estación, lo cual plantea la eliminación de la actual línea que discurre por el centro de la ciudad; más aun pensando en una posible segunda estación al noreste, contigua también a la ciudad, justo antes del nudo de Llansá.

En el lado de levante, el traslado de la N-II permitirá integrar la actual sección segregada, haciéndola más permeable y reconvirtiendo los enlaces a nivel. Esta operación y la liberación del tráfico de paso mejorarán las funciones de distribución de la vía, sobre todo si se crea una conexión sur entre ésta y la ronda exterior de la ciudad. Además, esta reforma permitirá a la ciudad abrirse hacia el resto del territorio comarcal y reestructurar su crecimiento urbano de levante, muy desarticulado por la tensión que generaban los enlaces de la carretera nacional.



Para el aprovechamiento del nudo que se plantea, la ciudad deberá realizar dos operaciones de infraestructura. En primer lugar, completar su ronda de circunvalación para unirla al nudo en cuestión, lo cual requiere la perforación de un túnel de un par de centenar de metros debajo del castillo. Solo así podrá extraer la accesibilidad que le brinda la reforma viaria y permitir su aprovechamiento urbanístico.

La otra operación es la construcción de una estación terminal para el transporte colectivo interurbano por carretera, con la conveniencia de una buena coordinación horaria con la línea urbana L1, que deberá extenderse, con poco esfuerzo, hasta ese lugar. Este modo es un elemento clave si quiere reducirse la presión de los foráneos que acuden a la ciudad a razón del 95% en vehículo propio. Finalmente, en la figura 9 se presenta una propuesta de nudo intermodal elaborada por los alumnos del Taller de Urbanismo de la Escuela de Ingeniería de Caminos de Barcelona.

## **Desenlace**

Lamentablemente la falta de condiciones para articular una toma de posición respecto de la reforma viaria entre los diferentes agentes ha hecho perder una gran oportunidad para el territorio. La propuesta del plan de movilidad urbana apostaba por la integración de todas las infraestructuras de paso en un solo trazado reunidas en un potente nudo intermodal sobre la estación del AVE, con ventajas claras para la interconexión de las vías y la intermodalidad, así como enormes oportunidades para la creación de un nuevo nodo territorial en una aglomeración incipiente.

El Ministerio de Fomento ha resuelto prematuramente la situación decidiendo un trazado de la nueva variante de la carretera N-II por el corredor que proponía el Plan Territorial del Ampurdán, pero sin el traslado de la autopista AP-7 como tronco central de las calzadas de la N-II. Se deduce de ello una dispersión de trazados y de enlaces de interconexión que bien parece ser peor que cualquiera de los escenarios anteriormente planteados. Aumenta la fragmentación de un territorio de alto valor natural y de alta integración urbana, con escasas contrapartidas para el territorio.

Quizá con el tiempo se desplace la autopista AP-7 sobre la futura traza de la carretera N-II como esperan algunos. Esa situación coincidiría con el planteamiento del Plan Territorial del Ampurdán para eliminar la fragmentación entre Figueres y Vilafant. Pero se habrá perdido definitivamente el efecto estructurante y dinamizador que la operación hubiera podido ejercer sobre la aglomeración. Bien habría podido plantearse el soterramiento de las vías en el tramo central de la estación en el marco de un gran proyecto urbano compartido.

Nos preguntábamos al principio sobre cómo sería posible articular la lógica irreductible de unas potentes infraestructuras de paso con las demandas a la vez de conexión y de protección del territorio. En este sentido, Figueras siempre había contado históricamente con el reconocimiento del valor de posición de su territorio por parte del Estado. Lo desfavorable del resultado en Figueras esta vez, pone claramente de manifiesto, pues, que la respuesta a tal pregunta no está tanto en las posibilidades técnicas o económicas de la operación como en el *sentido de territorio* que no debería perder el Estado, mostrando la debilidad actual de los agentes del territorio ante la relación contingente con el planeamiento sectorial.

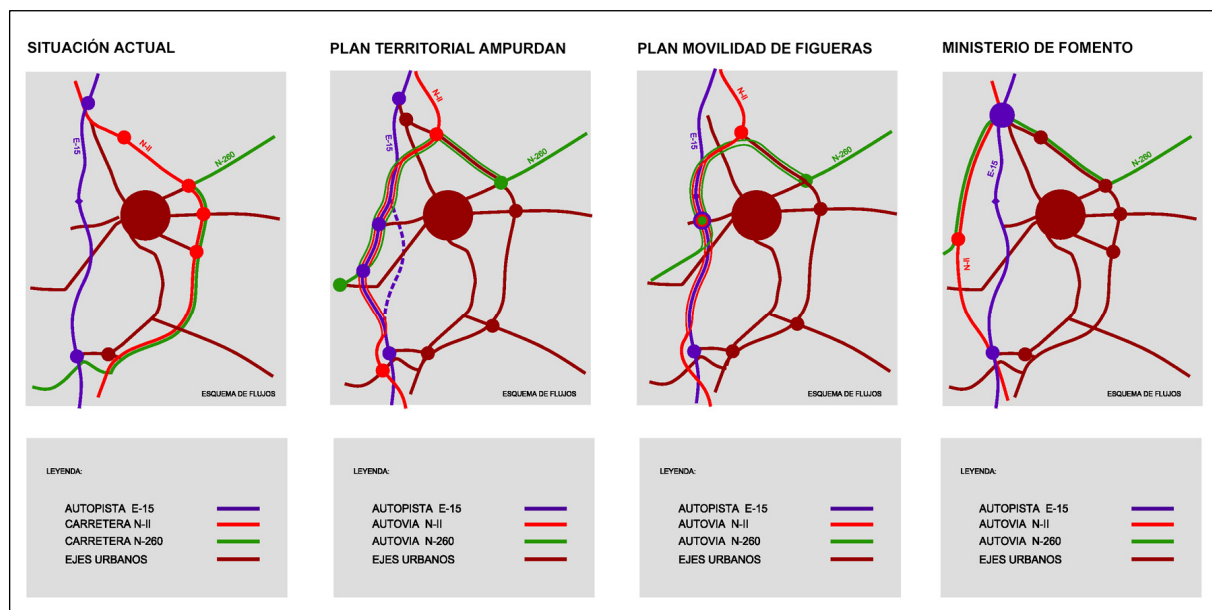


Fig. 7: Esquemas de organización de la infraestructura viaria de paso y su articular con la red local en (izquierda a derecha): situación actual; propuesta del Plan Director Territorial del Ampurdán que concentra las vías AP-7, N-II y N-260 en un nuevo trazado a poniente; propuesta del Plan de Movilidad Urbana de Figueras, que deprime el tronco actual de la autopista AP-7 y le superpone como calzadas laterales las carreteras N-II y N-260 con un nudo intermodal encima de la estación del AVE; y, finalmente, solución adoptada por el Ministerio de Fomento, que utiliza el trazado desplazado del Plan Territorial para hacer una nueva variante de la N-II y la N-260. Fuente: elaboración propia.

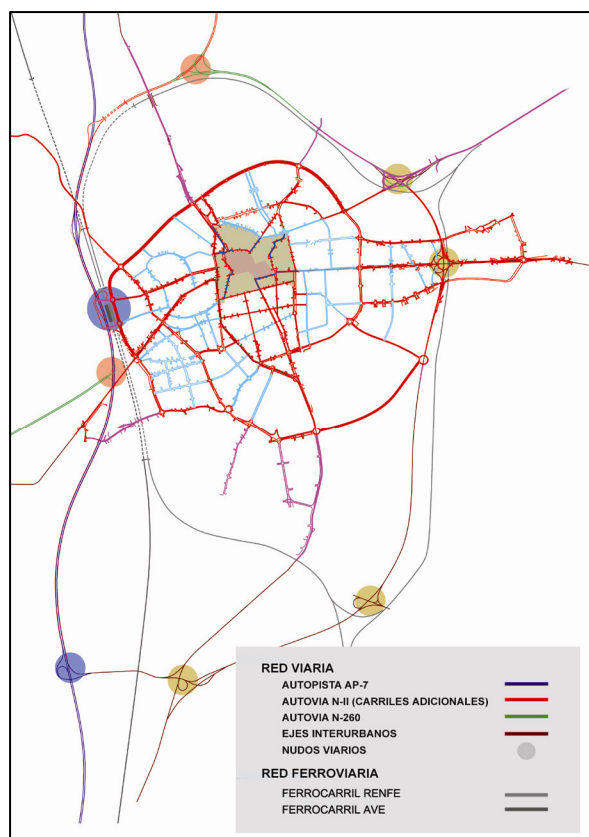


Fig.8: Propuesta del Plan de Movilidad de Figueras sobre la organización de las infraestructuras de paso y la red básica urbana. Fuente: elaboración propia.

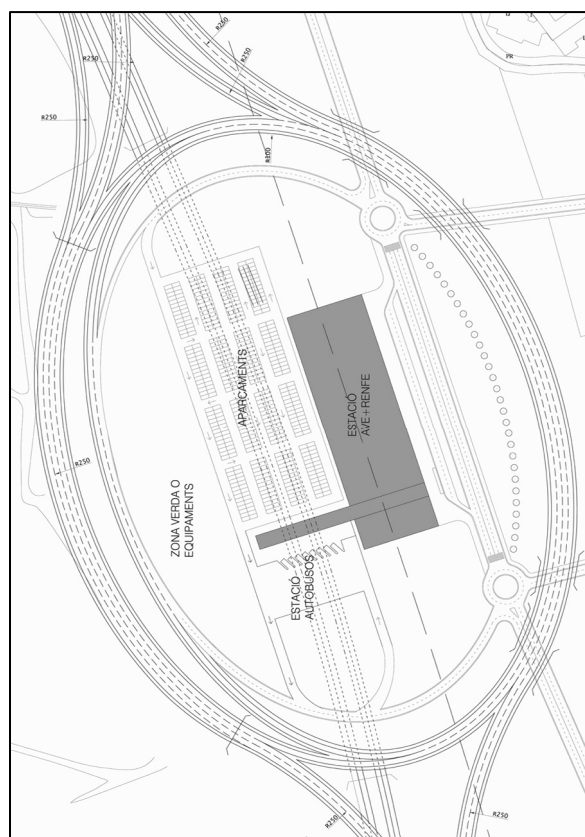


Fig. 9: Propuesta de nudo intermodal en Figueras. Fuente: alumnos del taller de urbanismo de la Escuela de Ingeniería de Caminos de Barcelona (2006-07).

## Bibliografia

BERION, P. (1998). Analyser les mobilités et le rayonnement des villes pour reveler les effets territoriaux des grandes infrastructures de transport. *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, 33, pp. 109-127.

CASTAÑER, M. y VICENTE, J. (1995). Figueres, una àrea urbana en cerca de funció. En FONT, A. (Ed.). *Infraestructures del transport i forma urbana. Exploracions projectuals per a l'ordenació urbana de Figueres*. Barcelona: Fundació Politècnica de Catalunya, UPC.

ESPELT, P. y HERCE, M. (2007). Pla de mobilitat urbana de Figueres. En HERCE, M (Ed.). *L'espai urbà de la mobilitat*. Barcelona: Edicions UPC.

Fundació RACC (2001). *Estudi de mobilitat a la ciutat de Figueres. Diagnosi i propostes d'actuació*. Figueres: [s.n.]

HERCE, M. y MAGRINYÀ, F. (2002). *La ingeniería en la evolución de la urbanística*. Barcelona: Edicions UPC.

PIÉ, R. & VILANOVA, J.M. (Coord.) (2003). *Figueres, segle XXI. Estratègia urbana i territorial. Documento de síntesis y conclusiones*. Figueras: Ayuntamiento de Figueras.

Plan Director Territorial del Ampurdán (2005) [en línea]. Barcelona: Departamento de Política Territorial y Obras Públicas. Disponible en catalán en la web: <http://www10.gencat.net/ptop/AppJava/cat/plans/directors/territorials/pdtemp/index.jsp>

Plan de Infraestructuras del Transporte de Cataluña (2006) [en línea]. Barcelona: Departamento de Política Territorial y Obras Públicas. Disponible en catalán en la web: <http://www10.gencat.net/ptop/AppJava/cat/plans/sectors/pitc.jsp>

Plan General de Ordenación Urbana Municipal de Figueras. Texto refundido. Concreción gráfica. (2006). Figueras: Ayuntamiento de Figueras

Plan Territorial General de Cataluña (1995) [en línea]. Barcelona: Departamento de Política Territorial y Obras Públicas. Disponible en catalán en la web: <http://www10.gencat.net/ptop/AppJava/cat/plans/general/ptgeneral.jsp>

TEIXIDOR, C. (1995). Sobre els problemes urbanístics de la Figueres actual. En FONT, A. (Ed.). *Infraestructures del transport i forma urbana. Exploracions projectuals per a l'ordenació urbana de Figueres*. Barcelona: Fundació Politècnica de Catalunya, UPC.

UREÑA, J.M. (2005). Situaciones y retos territoriales de la alta velocidad ferroviaria en España. En *I Congreso Nacional de la Red de Ciudades AVE*, bloque técnico (pp.42-51): <http://www.redciudadesave.es/congreso/actasyconclusiones.php>